ウォーキングフロアー取扱説明書

コンテナ　（Vol.1）
27.03.31

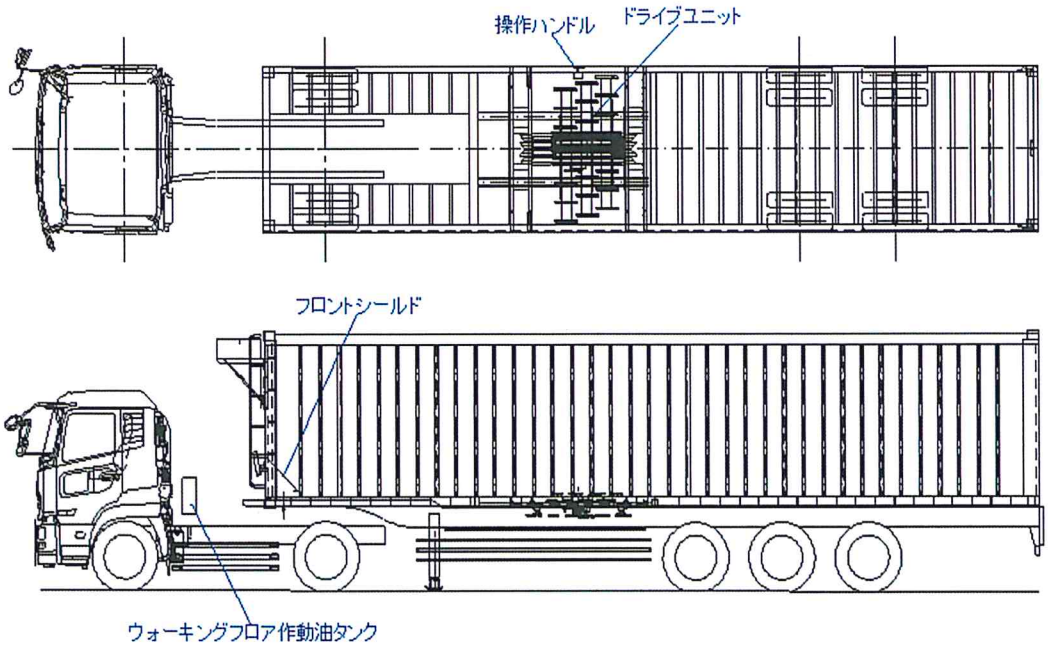
目次

1. ウォーキングフロアー取付車両外観図　（P01）
2. ドライブユニット外観図　（P02）
3. ウォーキングフロアーの作動方法　（P03）
4. ご使用上の注意　（P04）
5. 日頃の点検事項　（P05）
6. スイッチングバルブの設定確認　（P06）
7. スイッチングバルブの調整手順　（P07～09）
8. ウォーキングフロアーを手動で反転させる手順　（P10）
9. ウォーキングフロアーが止まった時、動きがおかしい時の対処　（P11～15）
10. 油圧フローチャート　（P16）

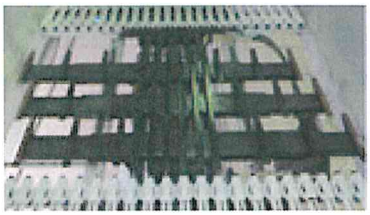
撮影協力・映像提供＝鶴大運輸(有)様（熊本）

株式会社
大上自動車工業
TEL:(0826)72-5313　FAX:(0826)72-5080
e-mail: ohue-ti@nethome.ne.jp

1. ウォーキングフロアー取付車両外観図



① ドライブユニット:ウォーキングフロアーはドライブユニットに
床材を取付け、それを往復運動させて
荷物を動かします。

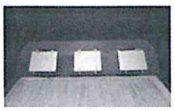


(写真は床材取付前)
※次項(P2)に外観図及び説明があります。

②床板 : 床板の往復運動によって
荷物が自動的に移動します。

③Tブロック : 床板が前後に動いたときのガイドの役目、
及び、隙間を無くす役目があります。 (Tブロック)

④フロントシールド :この中で床板の最前部が動いています。



⑤コントロールバルブ : 床板の作動方向を決定します。また
PTOを切らないで床板を止める事が出来ます。

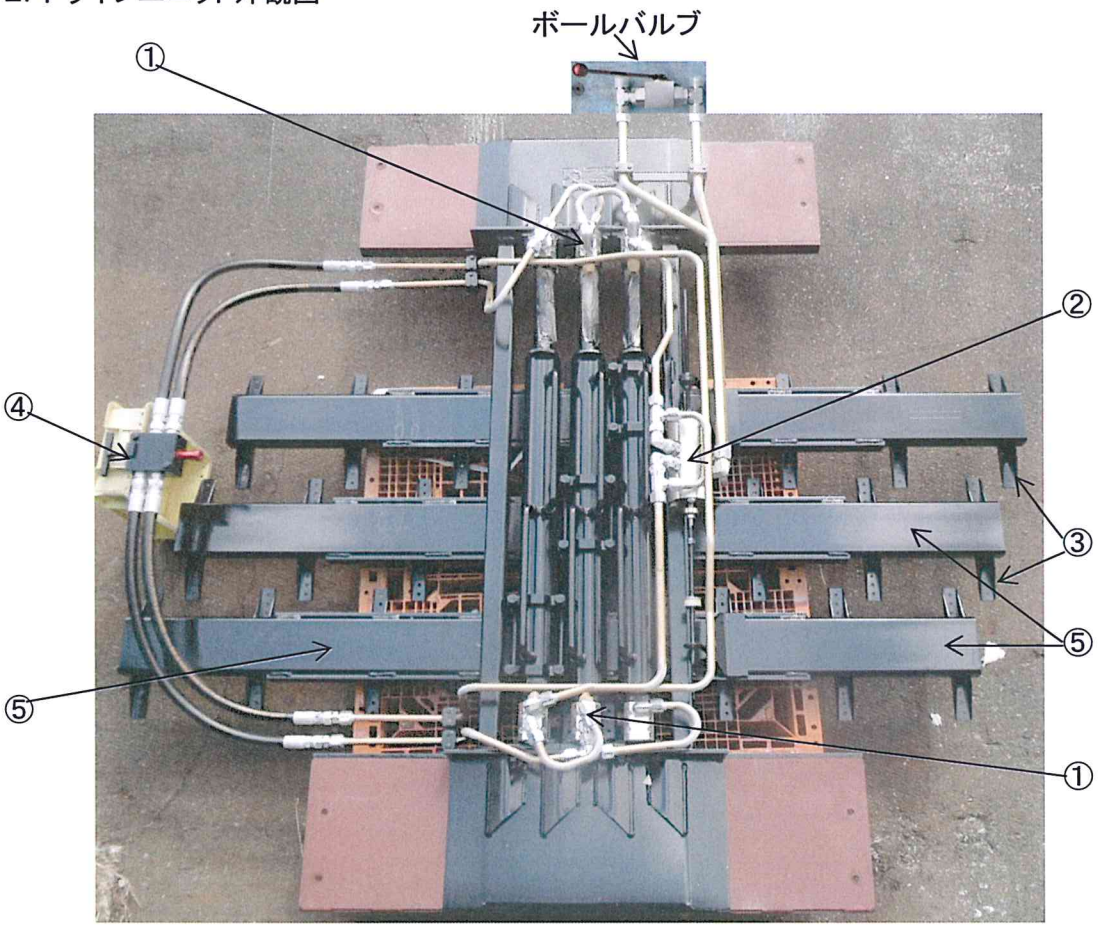
⑥作動油タンク :ウォーキングフロアー専用のタンクです。
タンク容量約80L(油種:スーパーハイランド46#

オイルエレメント(P05参照)
ユニック製:部品番号740580204

タダノ製:部品番号366−710−20000

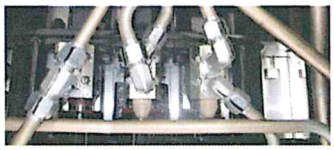
※ユニック製とタダノ製は互換性は有りません。

2. ドライブユニット外観図



※ユニット写真↑は実車ではボディー下から見上げた状態です。

①チェックバルブ ： シリンダーの動きを制御します。



②スイッチングバルブ ： 床板の作動方向を自動的に制御します。

③ドライブシュー ： この上に床板が1枚ずつ固定されています。

④コントロールバルブ ： 床板の作動方向を決定します。また、PTOを切らずに床板を止める事が出来ます。
（P03参照）

⑤クロスドライブ ： 1本のクロスドライブに、全床板の3分の1が固定され、3本で全ての床板を動かします。

3ウォーキングフロアーの作動方法

①ｳｫｰｷﾝｸﾞﾌﾛｱｰを作動させる前にﾊﾟｰｷﾝｸﾞﾌﾞﾚｰｷがしっかりかかっているか確認します。

②油圧ﾎｰｽをｺﾝﾃﾅ側ｶﾌﾟﾗｰと確実に接続(連結)して下さい。
※走行時は、油圧ﾎｰｽをｺﾝﾃﾅから切り離して下さい。

カプラー接続手順
1、車両右側の油圧戻りホース
　を接続する。
2、車両左側の油圧送りホース
　を接続する。

カプラー取外し手順
1、車両左側の油圧送りホース
　を取り外す。
2、車両右側の油圧戻りホース
　を取り外す。

②車両の後ろﾄﾞｱを完全に開けて、開き止め金具等で固定して下さい。
　ｳｫｰｷﾝｸﾞﾌﾛｱｰの作動中は常に後ろﾄﾞｱは開けたままにして下さい。

③ｴﾝｼﾞﾝをかけて、PTOｽｲｯﾁをONにします。

④ｺﾝﾄﾛｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞでｳｫｰｷﾝｸﾞﾌﾛｱｰを作動させます。
　1,積荷を下ろす場合はｺﾝﾄﾛｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞの取っ手を手前に引きます。

※次項(P04)の4-①～⑦を確認した後に
　作動操作をしてください

　2,積荷を積む場合はｺﾝﾄﾛｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞの取っ手を地面に対して水平にし、
　押込みます。

※ﾌﾛﾝﾄまで荷物が移動した時、又は、すでに
　積載している時は、積込側操作は厳禁です
　ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞ等を破損する可能性が有ります

　3,ｳｫｰｷﾝｸﾞﾌﾛｱｰを止める場合はｺﾝﾄﾛｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞの取っ手を地面に対して
　垂直にし、押込みます。

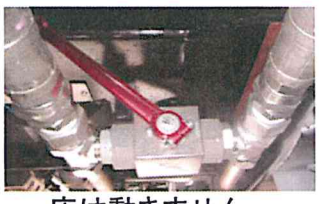
※床板の位置、動きに関係なく、どのﾀｲﾐﾝｸﾞでも
　操作出来ます。

⑤積み下ろしが終わるとPTOのｽｲｯﾁをOFFにし、エンジンを切ります。

※床板の速度は、ｴﾝｼﾞﾝの回転数により上下し、回転数を上げると床板は速くなりますが
　最高の回転数は1200を目安にして下さい。回転数を上げ過ぎるとｴﾝｼﾞﾝに負担がかかります。

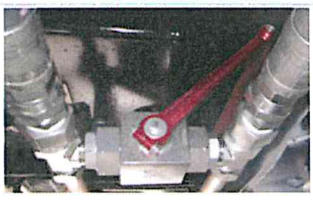
⑥ウォーキングフロアーを作動させる時はボールバルブは常にONです。

OFFの状態（オイル迂回）

車両右  車両左

床は動きません

ONの状態（作動）

車両右  車両左

4. ご使用上の注意事項

①後ドアが閉まった状態でウォーキングフロアーを作動させない。

②荷物を積載した状態でウォーキングフロアーを積込側に作動させるとフロントシールド等の変形、破損の恐れがあります。

③ウォーキングフロアー作動中に車両の後ろや積荷の積み下ろしエリアに立たない。

④ウォーキングフロアー作動中に車両の下に潜り込まない。

⑤ウォーキングフロアー作動中に車両を無人のままにしない。

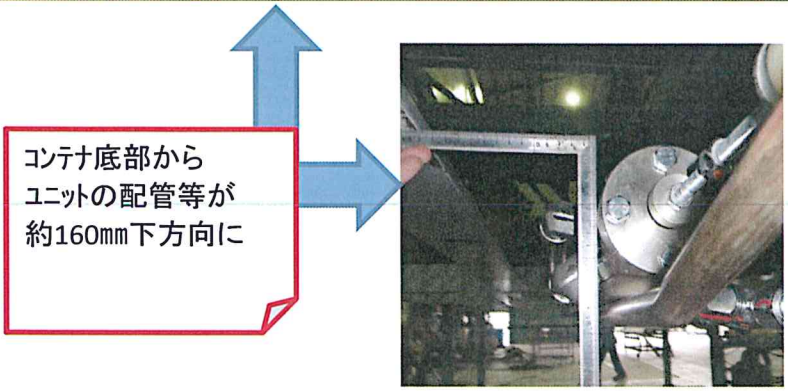
⑥ウォーキングフロアーを作動させる前に荷台に人が乗っていない事を確認する。

⑦ウォーキングフロアー作動中に手や体の一部、または、ゆったりした服装等を動く床板に近づけない。

⑧車両を動かす時はPTOスイッチをOFFにする。

⑨走行時は、油圧ホースをコンテナから切り離してください。

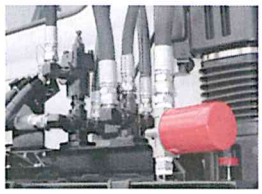
⑩コンテナをトレーラーから降ろしたり、載せたりする時には、シャーシーフレーム等にユニットの配管等が緩衝しないように注意して作業をして下さい。
コンテナ底部より約160mmユニットが下方に出ているので垂直に上げ下ろしして下さい。
幅は、左右とも、シャーシーフレームと30㎜程度の間隔しかありません。
又、地面に直接置くことはできません、安定した台等でユニットを完全に浮かせて下さい。



5. 日頃の点検事項

①作動油タンク、油圧ポンプ、油圧ホース、油圧金具等にオイル漏れや腐食等がないか。
フロントシールドの中にも油圧配管があります。

↓作動油タンク上部



↓油圧ポンプ

ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞﾊﾟﾈﾙを外して撮影↓

②ドライブユニットの各部にオイル漏れや腐食がないか。
初期段階では、ロッド組み込み時のグリスが多少ニジミ出る事があります、異常ではありません。

③ドライブのシリンダーとコントロールバルブのシャフト周りを定期的に点検、掃除をする。
シャフト(ロッド)のキズや付着したゴミは、シール等を傷めます。

④フロントシールドの下(中)にゴミが溜まらないように定期的に点検口、清掃口より清掃を行う。
※ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞの中にも油圧配管があります。

←フロントシールド、点検口
(点検口無い場合も有り)

床下清掃口→
(ｶﾊﾞｰ無い場合も有り)

⑤床板にずれや変形、破損はないか。

⑥ベアリング(下から覗いてみて床板を支えている白いプラスチックの補強材)にずれや破損は無いか。

⑦1年に1回程度、作動油とオイルエレメントの交換を行ってください。

作動油:(油種)スーパーハイランド46#(タンク容量は約80Lです。)
(給油量はオイルゲージの4割～6割程度まで)
オイルエレメントはユニック製またはタダノ製です。
※ユニック製とタダノ製は互換性は有りません。
実車にて確認して下さい。

*ユニック製:部品番号740580204 ⟶

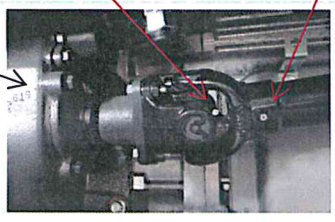
*タダノ製:部品番号366－710－20000 ⟶
(CARTRIDGE NO. WP-18)

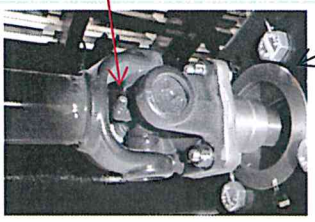
※出荷時の作動油の設定圧力は205Kg/cm²前後です。
(油圧設定範囲は200kg／cm²～210Kg／cm²です。)

⑧PTO、油圧ﾎﾟﾝﾌﾟ間のﾌﾟﾛﾍﾟﾗｼｬﾌﾄ ﾕﾆﾊﾞｰｻﾙｼﾞｮｲﾝﾄは、定期的にｸﾞﾘｽｱｯﾌﾟ(3箇所)をしてください。

ﾆｯﾌﾟﾙ①　ﾆｯﾌﾟﾙ②　ﾆｯﾌﾟﾙ③

PTO





ﾎﾟﾝﾌﾟ

6．スイッチングバルブの設定確認

（P07 に、各部名称図有り）

ｳｫｰｷﾝｸﾞﾌﾛｱｰが、①フロント側及び、リア側で動かない時や、②３番目（最後に動く）の床板、又は、全床板が同時に動く場合はその全部が、可動域の最終エンドに達する前に反転してしまう時は、スイッチングバルブの設定を確認して下さい。

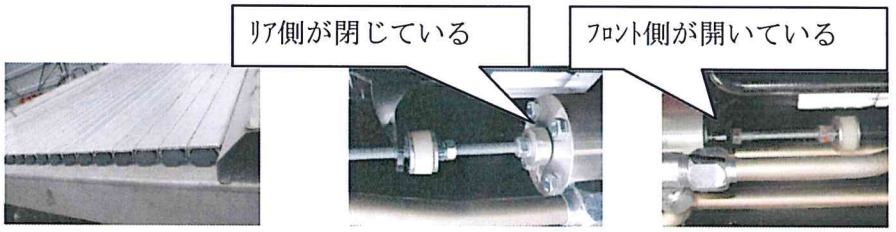
※確認項目は、Wナットの締付け位置及び、緩みです。

※ウォーキングフロアーの可動域はリア側Ｔブロック（黒い樹脂）の端からフロント側に向けて KRF=254 ㎜、KMD=152 ㎜です。

※設定に異常が無い場合はﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞ内のｺﾞﾐ詰まりの可能性もあります。

①床板が可動域の最終エンドで揃って止まった場合に、リミットキャップが開いている場合は、Wナットの位置がスイッチングバルブに近すぎます。

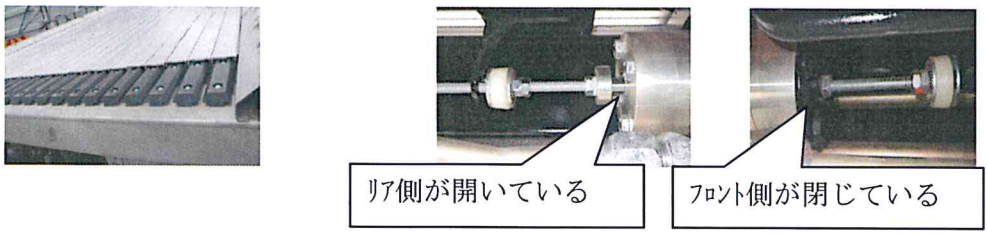
１、 リア側で停止した時の異常状態



↑ﾘｱ側で停止　　ﾌﾛﾝﾄ側のﾘﾐｯﾄｷｬｯﾌﾟが閉じるはずが↑開いている

２、 フロント側で停止した時の異常状態

↓ﾌﾛﾝﾄ側で停止　　ﾘｱ側のﾘﾐｯﾄｷｬｯﾌﾟが↓閉じるはずが開いている



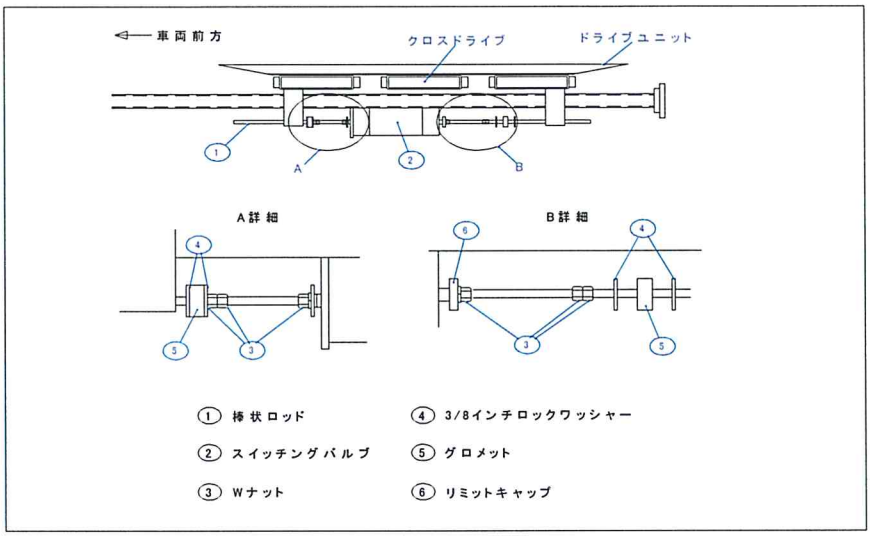
②3 番目（最後に動く）の床板、又は、全床板が同時に動く場合はその全部が可動域の最終エンドに達する前に反転してしまう場合は、Wナットの位置がスイッチングバルブより離れすぎです。

③Wナットが緩んでいる場合は、適正な位置で､締付けて下さい。

上記、①、②、③、の場合は、P07～P09 により適正な位置で調整、締付けをして下さい。

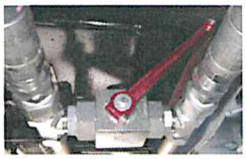
7．スイッチングバルブの調整手順

ｽｲｯﾁﾝｸﾞﾊﾞﾙﾌﾞの各部名称

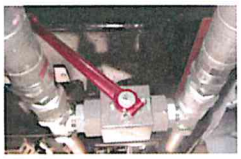


1. **エンジンをかける前にボールバルブを OFF にします。**

   ボールバルブはドライブユニットの前方にある赤色のハンドルです。ハンドルを左に回し、OFF にします。（車両の左側＝ON[作動]・車両の右側＝OFF[迂回]、です。）



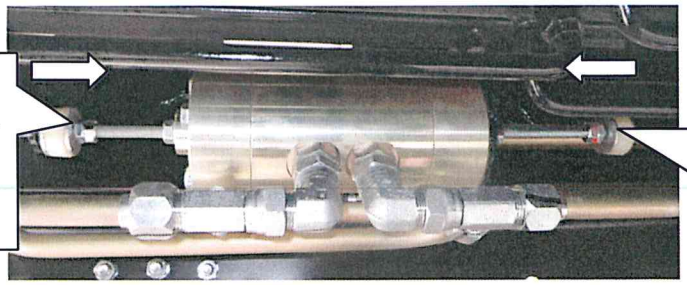
ON（作動）



OFF（迂回）

2. **スイッチングバルブ両端の棒状ロッドにあるWナットを1㎝程度緩めます。**

   W ナットはスイッチングバルブとロックワッシャーの間に位置しています。ナットを緩めた後、それらをスイッチングバルブに向けて移動します。（両側行ってください。）

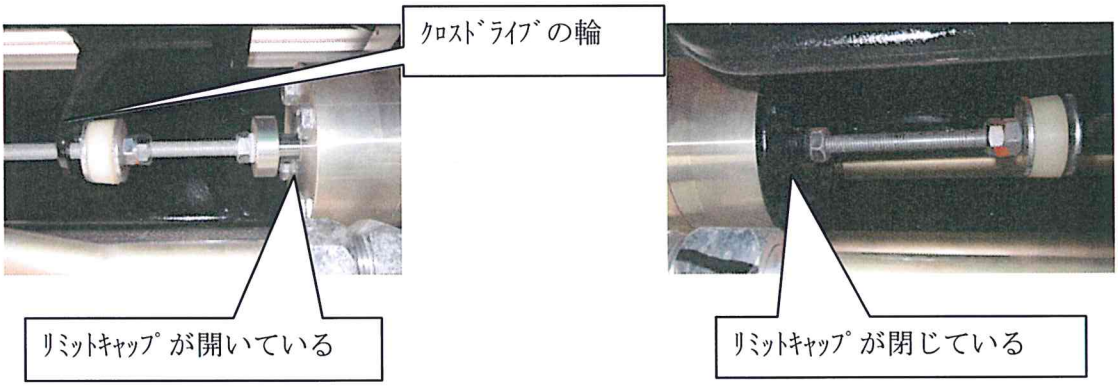


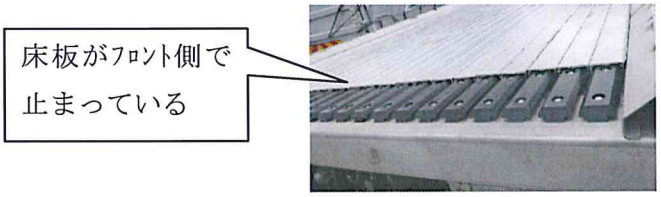
フロント END まで伸びた状態　　車両前方方向⇒

3. **エンジンをかけて P.T.O を起動させ、操作ﾚﾊﾞｰを引きます。(排出側)**

ボールバルブのハンドルを右に回し、ボールバルブを ON にします。するとドライブユニットが作動します。油圧シリンダー3本が一杯まで伸び、揃って停止します、 ボールバルブを OFF にします。

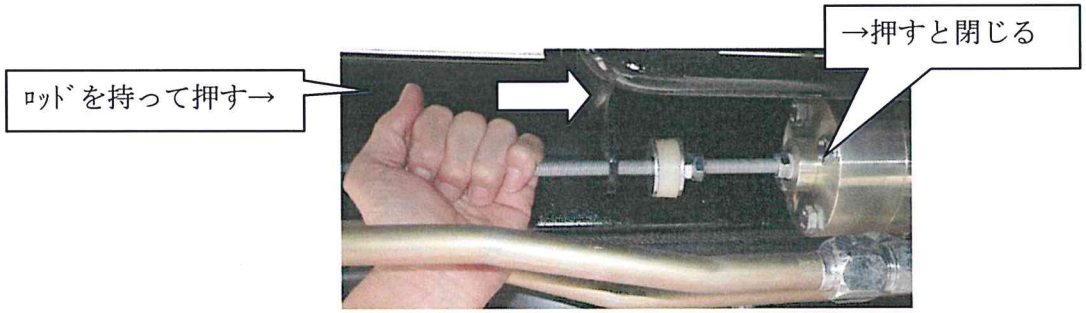
【写真はﾌﾛﾝﾄ側→に、いっぱいに伸びた状態】





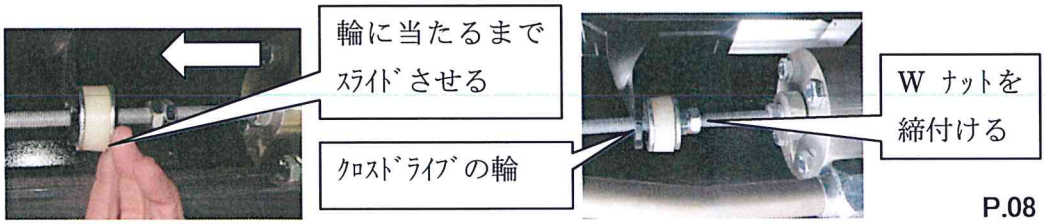
4. **P.T.O を切ります。**

5. **油圧シリンダーが縮んだ方向に向けて棒状ロッドを押込みます。**



6. **クロスドライブの輪に向けてロックワッシャーとグロメットをスライドさせます。**W ナットをロックワッシャーと接するまで回します。そして 1 つ目のナットを 1 回転、回します。

2 つ目のナットを 1 つ目のナットに向けて締め、最後に 2 つ一緒に締めます。

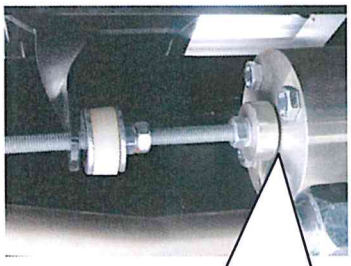


7. P.T.O を起動させます。(操作ﾚﾊﾞｰは引いたまま)

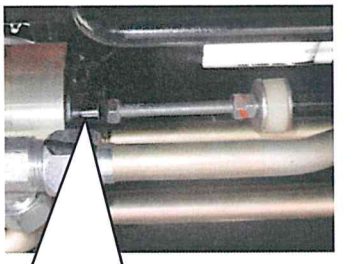
8. 油圧シリンダーを反対側に向けて動かします。

ボールバルブをONにするとドライブユニットが反対に動きます。

油圧シリンダー3本が反対側に一杯伸び,揃って停止します、ボールバルブを OFF にします。



ﾘﾐｯﾄｷｬｯﾌﾟが閉じている



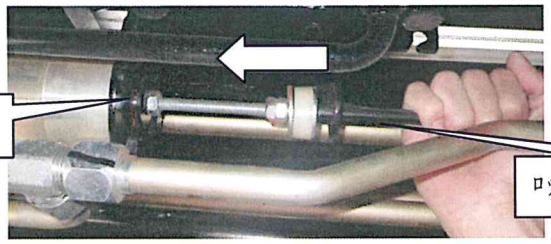
ﾘﾐｯﾄｷｬｯﾌﾟが開いている

床板がﾘｱ側で
止まっている

9. P.T.O を切ります。

10. 油圧シリンダーが縮んだ方向に向けて棒状ロッドを押込みます。

←押すと閉じる



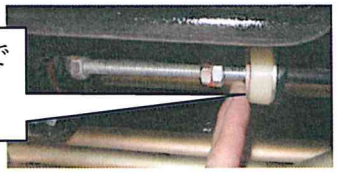
ﾛｯﾄﾞを持って押込む←

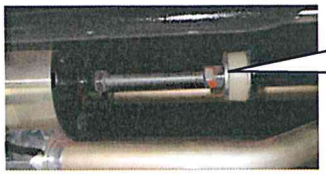
11. もう一方のクロスドライブの輪に向けてロックワッシャーとグロメットをスライドさせます。

W ナットをロックワッシャーと接するまで回します。そして 1 つ目のナットを 1 回転、回します。

2 つ目のナットを 1 つ目のナットに向けて締め、最後に 2 つ一緒に締めます。

輪に当たるまで
ｽﾗｲﾄﾞさせる





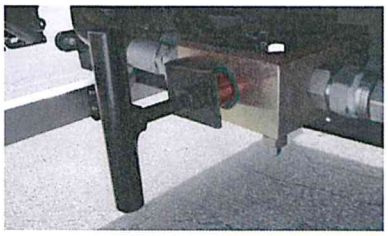
W ﾅｯﾄを
締付ける

12. 操作ﾚﾊﾞｰを中立に、ﾎﾞｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞを ON にしてスイッチングバルブ調整の完了です。

13. ※3～6 と、7～11 は、順序が逆になる場合もあります。

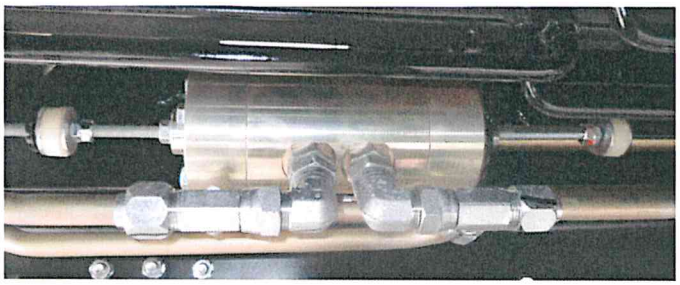
8. ウォーキングフロアーを手動で反転させる手順

1、操作レバーを中立(止める)にします



2、 スイッチングバルブの状態を確認する

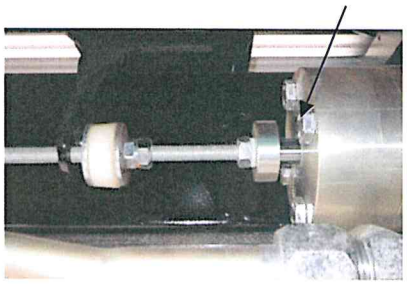
(ﾘﾐｯﾄｷｬｯﾌﾟが開いているのは､ﾌﾛﾝﾄ側か､ﾘｱ側かを確認)

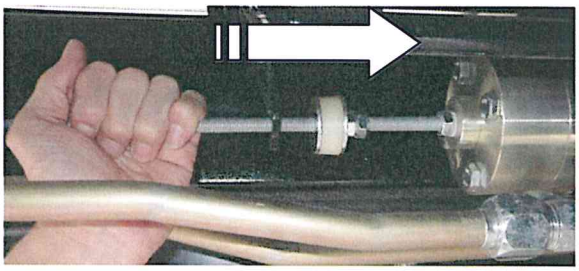


←リア側　　フロント側→

3、 リミットキャップが開いている側のロッドを押込んで閉める

(写真はﾘｱ側が開いていた時､ﾌﾛﾝﾄ側の時は反対方向に押し込みます。)





4、 操作レバーを引く（作動させる）

14. 5、ウォーキングフロアーが強制的に反転し通常作動します。

9、ウォーキングフロアーが止まった時、動きがおかしい時の対処

※作動前(エンジン停止)

1.フロントシールド本体及び内部の点検　(写真資料①、P12)

① フロントシールドパネルが破損、変形、浮上りしていないか　⇒作動させない⇒交換又は、補修して下さい

② フロントシールド内のゴミ詰まりが無いか　⇒きれいに取り除く

※床板のストローク量を確保出来ず途中停止の原因になります。P12参照

③ フロントシールド内の油圧ホース等にオイル漏れ、ホースの潰れ等異常は無いか　⇒ホース等の交換

2.床板、Tブロック、ベアリングの点検　(写真資料②、P13)

① 床板の破損、変形、浮上りは無いか　⇒作動させない

② 床板の下や隙間にゴミ詰まりは無いか　⇒きれいに取り除く

③ リアTブロックの間にゴミ詰まりは無いか　⇒きれいに取り除く

④ ベアリングにズレや破損が無いか　⇒修正及び取り除く

⑤ 床板の停止位置がフロント側かリア側で揃っているか 又は、不揃いか　⇒フロント側又はリア側で揃っている場合はスイッチングバルブの設定不良の可能性があります。設定を確認し、必要な場合は設定調整をして下さい。設定確認、調整方法はP06～P09

又、フロントシールド内のゴミ詰まりの可能性もあります、点検、掃除をして下さい。

不揃いの位置で停止した場合又は、可動域の途中で揃って停止した場合は上記の他に、荷物や他の大きな抵抗、又は、オイル回路の不具合、オイル漏れ、油圧設定値の低下等が疑われます。

3.作動油タンク、油圧ホース等の点検　(写真資料③、P14)

① 作動油タンクのオイル量は適正か　⇒適量オイルゲージの4割～6割程度)にする(油種:スーパーハイラント

② 作動油タンク横、送り側のバルブが開いているか(無い場合も有り)　⇒開く

③ カプラーは確実に装着されているか　⇒確実な取付

④ 床下のボールバルブ(赤色のレバー)の向きは適正か　⇒車両左側=作動(ON)、車両右側(運転席側)=オイル迂回(OFF)

(ウォーキングフロアーを作動させる時はボールバルブは常に作動側(ON)です。)

⑤ 油圧ホース及び金具類からのオイル漏れは無いか　⇒ホース、金具類、シールの交換

⑥ 油圧ポンプ、作動油タンク接続金具等からのオイル漏れは無いか　⇒金具類、シールの交換

※作動後(エンジンを掛けてPTOスイッチを入れる)　(写真資料④、P15)

① PTOプロペラシャフトが正常に回転しているか　⇒PTOの故障

② 操作レバーを前後(排出側、積込側)に動かす　⇒作動しなければ以下のチェック

注:荷物を積載しているときは積込側操作は厳禁です。(フロントシールドを破損する可能性有)

③ リリーフバルブから異音がしていないか　⇒異音がする場合はオイル回路の詰まりの可能性有

※床下のボールバルブ(赤色のレバー)を動かすと異音が確認し易くなります(オイルを迂回させると音が消えます。)

④ スイッチングバルブを手動で反転させる　⇒手動で反転させた時、一度作動し、再停止した、又は作動しない時は、P11の2-⑤を参照。

※手動反転の手順はP10を参照　手動で反転させた後、正常に作動すれば設定調整は不要ですが、一度荷台を空にしてP11の1.と、2.—①～③の点検をして下さい。

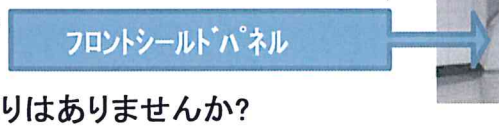
⑤ 油圧の確認、設定は正常か　⇒設定値は200～210Kg/cmです。

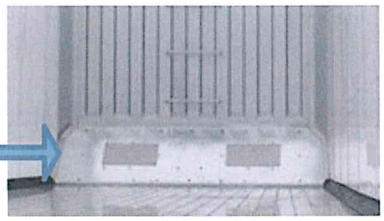
写真資料①(作動前)ｴﾝｼﾞﾝ停止

※ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞ本体及び内部の点検(ｺﾝﾃﾅ)

①ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞﾊﾟﾈﾙが破損、変形、浮上りしていませんか?

破損、変形、浮上りがある場合は、荷物の積載等はしないで
補修、又は交換をして下さい。



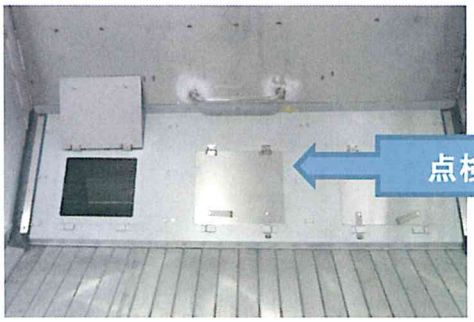


②ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞ内にｺﾞﾐ詰まりはありませんか?

ｺﾞﾐが詰まって(溜って)いる場合はきれいに取り除いて下さい。

※床板のｽﾄﾛｰｸ量を確保出来ず途中停止の原因になります。

↓蓋が付いて無い場合もあります。



※↑ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞに点検口が無い場合は床下の点検清掃口より行って下さい。↑

フロントシールドパネルを取り外した状態

※床板のｽﾄﾛｰｸ量を確保出来ず途中停止の原因になります。

③ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞ内の油圧ﾎｰｽ等にｵｲﾙ漏れ、ﾎｰｽの潰れ等はありませんか?

ｵｲﾙ漏れやﾎｰｽ潰れ等がある場合はﾎｰｽ等を交換して下さい。

※ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞの中にも油圧配管があります。

ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞﾊﾟﾈﾙを取り外した状態→

写真資料②(作動前)ｴﾝｼﾞﾝ停止

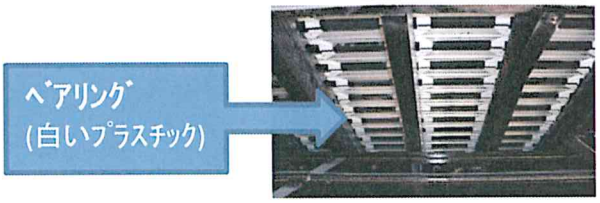
※床板、Tﾌﾞﾛｯｸ、ﾍﾞｱﾘﾝｸﾞの点検

①床板の破損、変形、浮上りはありませんか?
破損、変形、浮上りがある場合は作動しないで下さい。
床板の補修又は、交換をして下さい。

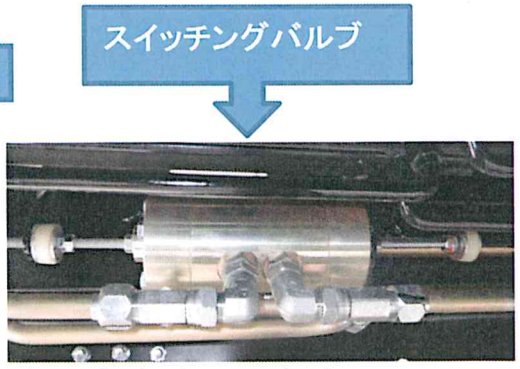
②床板の下や隙間にｺﾞﾐ詰まりはありませんか?
ｺﾞﾐ詰まり等がある場合はきれいに取り除いて下さい。

③ﾘｱTﾌﾞﾛｯｸの間にｺﾞﾐ詰まりはありませんか？
ｺﾞﾐ詰まり等がある場合はきれいに取り除いて下さい。

④ﾍﾞｱﾘﾝｸﾞにｽﾞﾚや破損はありませんか?
ｽﾞﾚは修正、破損は取り除いて下さい。



⑤床板の停止位置がﾌﾛﾝﾄ側かﾘｱ側で揃っている、又は、不揃いですか?
ﾌﾛﾝﾄ側又はﾘｱ側で揃って停止した場合はｽｲｯﾁﾝｸﾞﾊﾞﾙﾌﾞの設定不良の可能性があります。
設定確認後、必要な時は調整をして下さい。(ｽｲｯﾁﾝｸﾞﾊﾞﾙﾌﾞの設定確認、調整手順P06～P09)
又、ﾌﾛﾝﾄ側で揃って停止の時は、ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞ内のゴミ詰まりの可能性もあります。⇒点検、掃除
不揃いの位置で停止した時、又は、可動域の途中で揃って停止した時は上記の他に荷物等の
大きな抵抗、又はオイル回路の不具合、オイル漏れ、油圧設定値の低下等が疑われます。
床板の可動域はﾘｱ側Tﾌﾞﾛｯｸ(黒い樹脂)の端からﾌﾛﾝﾄに向かってKRF=254mmです。



↑設定方法は別紙有
(設定確認、調整手順P06～P09を参照)

写真資料③(作動前)ｴﾝｼﾞﾝ停止

※作動油ﾀﾝｸ、油圧ﾎｰｽ等の点検

①作動油ﾀﾝｸのｵｲﾙ量は適正量ありますか？

適量にして下さい。(ｵｲﾙｹﾞｰｼﾞの4割～6割程度)

油種=ｽｰﾊﾟｰﾊｲﾗﾝﾄﾞ46#

②作動油ﾀﾝｸ横、送り側ﾊﾞﾙﾌﾞは開いていますか?

(注:無い場合もあります。)

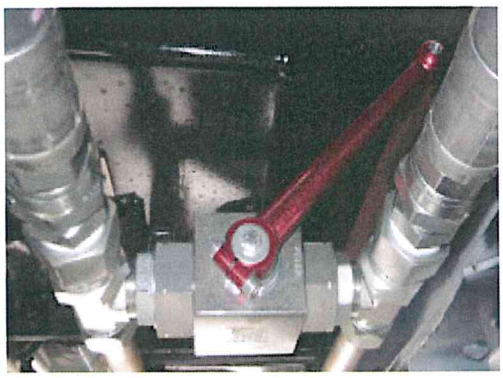
作動油ﾀﾝｸ

送り側ﾊﾞﾙﾌﾞ
(無い場合もあります)

③ｶﾌﾟﾗｰは確実に装着されていますか?

④床下のﾎﾞｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞ(赤色のﾚﾊﾞｰ)の向きは適正ですか?

↓写真は作動側、使用時は常にONです。



ﾎﾞｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞ
*車両左側=作動
*車両右側(運転席側)=迂回
(写真は作動側)

⑤油圧ﾎｰｽや金具類からのｵｲﾙ漏れはありませんか?

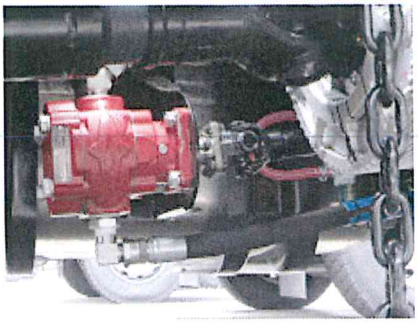
ｵｲﾙ漏れや破損がある場合は交換して下さい。

※ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞの中にも油圧配管があります。

⑥油圧ﾎﾟﾝﾌﾟ接続金具等からのオイル漏れはありませんか?

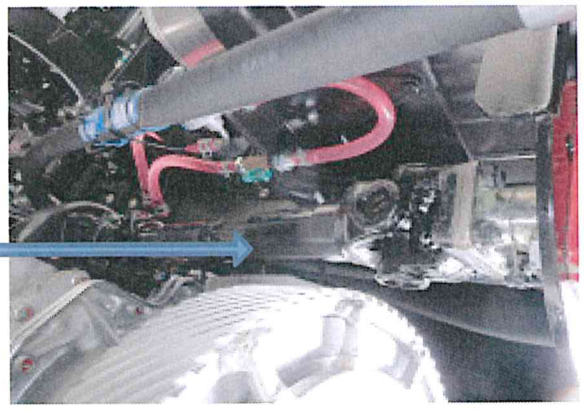
ｵｲﾙ漏れや破損がある場合は、金具やシールの
交換をして下さい。

油圧ﾎﾟﾝﾌﾟ



写真資料④(作動後)ｴﾝｼﾞﾝを掛けてPTOｽｲｯﾁを入れる。

①PTOｼｬﾌﾄが回転していますか?
回転していない場合はPTOの故障の可能性



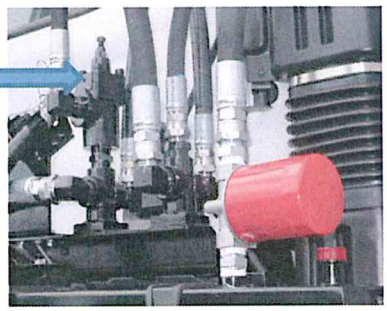
PTOﾌﾟﾛﾍﾟﾗｼｬﾌﾄ

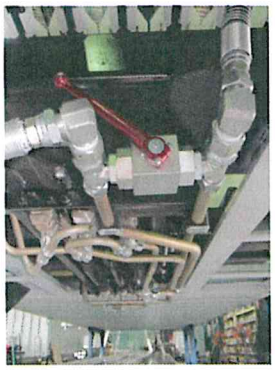
操作ﾚﾊﾞｰ
*排出側=引く(ﾊﾝﾄﾞﾙ垂直)
*積込側=90度回して押込む(ﾊﾝﾄﾞﾙ水平)
*中立(止める)=押込む(ﾊﾝﾄﾞﾙ垂直･写真)

②操作ﾚﾊﾞｰを前後(排出側、積込側)に動かして下さい。
注:荷物を積載している時は積込側操作は厳禁です。(ﾌﾛﾝﾄｼｰﾙﾄﾞ等が破損する可能性有り)
作動しない場合は以下のﾁｪｯｸをして下さい。

③ﾘﾘｰﾌﾊﾞﾙﾌﾞから異音がしていませんか?
異音が出ている場合はｵｲﾙ回路の詰まりの可能性有り。
※床下のﾎﾞｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞを動かすと異音の確認がし易くなります。
迂回側にすると音が消えます。

ﾘﾘｰﾌﾊﾞﾙﾌﾞ

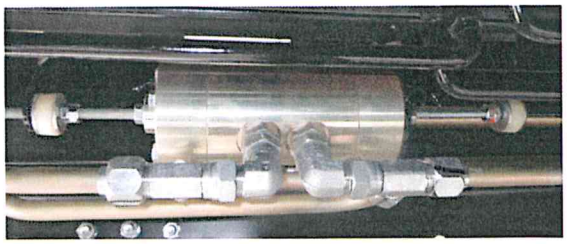




ﾎﾞｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞ
(赤色のﾚﾊﾞｰ)
写真は迂回側

④ｽｲｯﾁﾝｸﾞﾊﾞﾙﾌﾞを手動で反転させてみる。

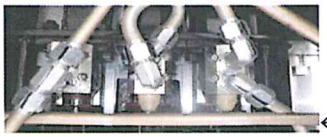
ｽｲｯﾁﾝｸﾞﾊﾞﾙﾌﾞ



手動で反転させた時　　(手動で反転させる手順P10を参照)
一度作動し、再停止した時、又は作動しない時は、P12－⑤を参照。
正常に作動した時は、設定の調整は不要ですが、一度、荷台を空にして、P12とP13－①～③の点検をして下さい。

⑤油圧の設定は適正ですか?
油圧の設定は、200Kg／cm～210Kg／cmの範囲で設定して下さい。

オイルフローチャート（OIL　FLOW　DIAGRAM）の説明


←ﾁｪｯｸﾊﾞﾙﾌﾞ

←ｽｲｯﾁﾝｸﾞﾊﾞﾙﾌﾞ

① 荷卸し（UNLODING　CYCLE）における　オイルフローの説明

Phase1 の起点は、庫内の床板が車両後方で揃っているところを起点とします。
油圧シリンダーについては、図における Control　Valve（ｺﾝﾄﾛｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞ）側を 1 番とします。

Phase1・初工程は、1 番のシリンダーの 2 室に分かれたシリンダー内部の車両後方側に送り込まれます。1 番のシリンダーがストロークエンド（車両前方）まで移動すると Check　Valve（ﾁｪｯｸﾊﾞﾙﾌﾞ）を押込みます。

Phase2・1 番のチェックバルブが押込まれるとバルブが開かれて、オイルの流れは 2 番に移行し、1 番と同様の仕事をします。

Phase3・2 番のチェックバルブが押込まれるとバルブが開かれて、オイルの流れは 3 番に移行し、2 番と同様の仕事をします。

Phase4・3 番のシリンダーがストロークエンド直前まで移動すると、図における Switching　Valve(ｽｲｯﾁﾝｸﾞﾊﾞﾙﾌﾞ)を押込む事により、プレッシャーオイルとリターンオイルが切り替わり、**すべてのシリンダーが同時に**、車両後方へストロークします。

② 積込み（LOADING CYCLE）における　オイルフローの説明

Phase1 の起点は、庫内の床板が車両前方で揃っているところを起点とします。
油圧シリンダーについては、図における Control　Valve（ｺﾝﾄﾛｰﾙﾊﾞﾙﾌﾞ）側を 1 番とします。

Phase1・初工程は、3 番のシリンダーの 2 室に分かれたシリンダー内部の車両後方側に送り込まれます。3 番のシリンダーがストロークエンド（車両前方）まで移動すると Check　Valve（ﾁｪｯｸﾊﾞﾙﾌﾞ）を押込みます。

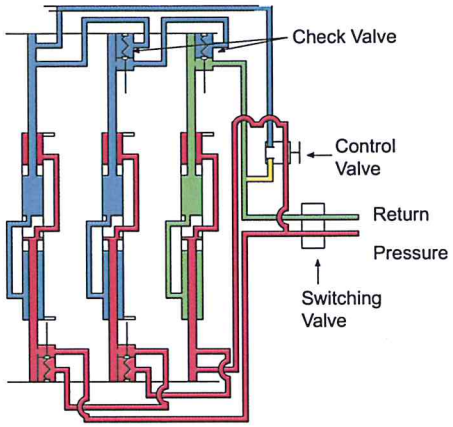
Phase2・3 番のチェックバルブが押込まれるとバルブが開かれて、オイルの流れは 2 番に移行し、3 番と同様の仕事をします。

Phase3・2 番のチェックバルブが押込まれるとバルブが開かれて、オイルの流れは 1 番に移行し、2 番と同様の仕事をします。

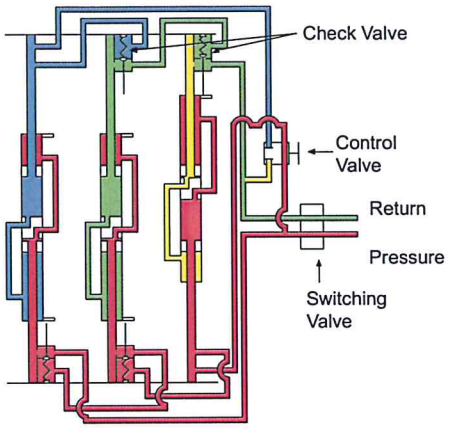
Phase4・1 番のシリンダーがストロークエンド直前まで移動すると、図における Switching　Valve(ｽｲｯﾁﾝｸﾞﾊﾞﾙﾌﾞ)を押込む事により、プレッシャーオイルとリターンオイルが切り替わり、**すべてのシリンダーが同時に**、車両前方へストロークします。

KEITH® RUNNING FLOOR II™
OIL FLOW DIAGRAM (UNLOADING CYCLE)

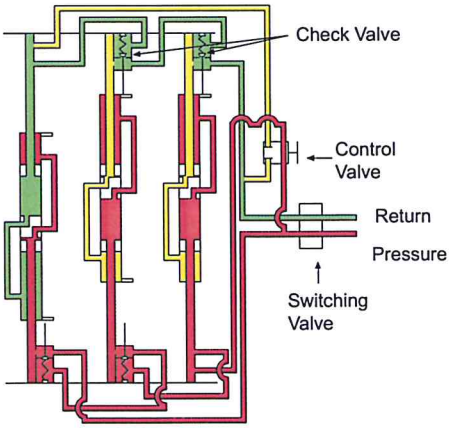
Pressure | Return | Blocked Return Oil | Standing Oil



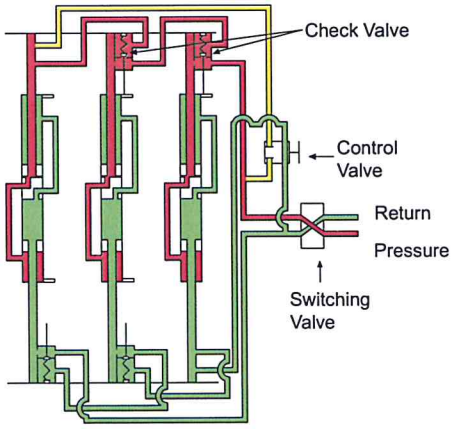
Phase 1
Pressure in the rear of all cylinders as shown in ■.
■ Open to return.
■ Blocked by check valves.
Note: Phase 1 requires more pressure than phase 4.



Phase 2
The #1 cylinder completes its full stroke, opening the check valve and allowing the oil in the #2 cylinder to escape as shown in ■. (■ Shows standing oil.)
Pressure still in rear of all cylinders as shown in ■.
■ Blocked by check valve.
Note: Phase 2 requires more pressure than phase 1.



Phase 3
The #2 cylinder completes its full stroke, opening the check valve and allowing the oil in the #3 cylinder to escape to return as shown in ■. (■ Shows standing oil.)
Pressure still in rear of all cylinders as shown in ■.
Note: Phase 3 requires more pressure than phase 2.



Phase 4
When the #3 cylinder completes its stroke, the pressure and return are switched by the switching valve, transferring the pressure to the front of all cylinders as shown in ■. All cylinders are open to return as shown in ■. All cylinders move to rear of trailer together, moving the load.
Note: Phase 4 requires less pressure than phases 1, 2, or 3.

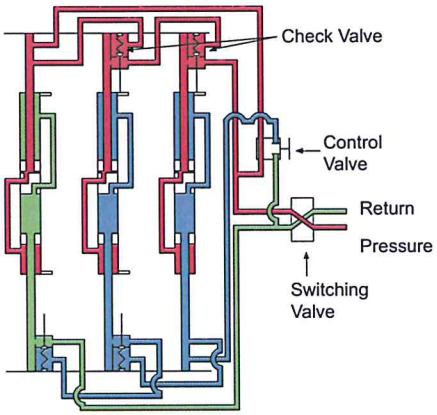
KEITH Mfg.Co. 401 NW Adler, P.O. Box 1, Madras, OR 97741, Tel. 541-475-3802, Fax 541-475-2169, National 800-547-6161

©2005 KEITH Mfg.Co. All Rights Reserved. KEITH, KEITH logo and *WALKING FLOOR* are registered trademarks of KEITH Mfg. Co.
Equipment manufactured by KEITH Mfg. Co. is protected by numerous patents both domestic and foreign.

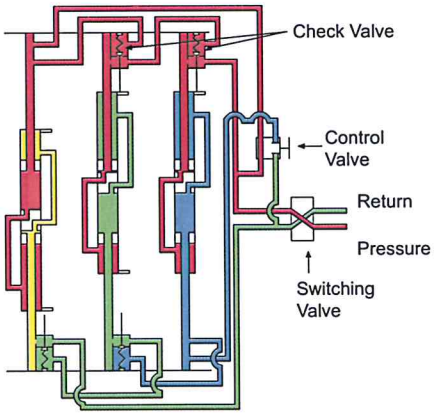
WALKING FLOOR® ONLY BY KEITH®

KEITH® RUNNING FLOOR II™
OIL FLOW DIAGRAM (LOADING CYCLE)

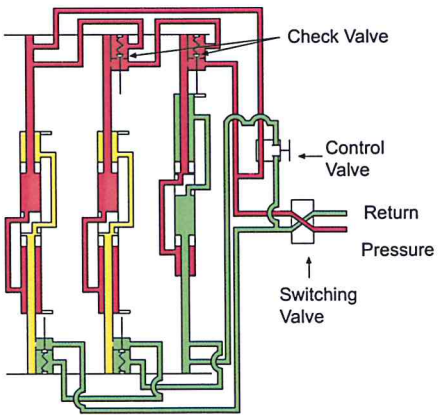
Pressure | Return | Blocked Return Oil | Standing Oil



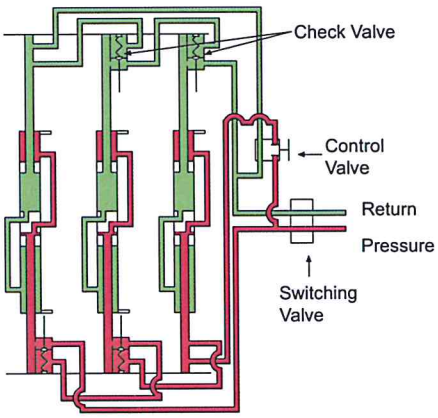
Phase 1
Pressure in the front of all cylinders as shown in ■.
■ Open to return.
■ Blocked by check valves.
Note: Phase 1 requires more pressure than phase 4.



Phase 2
The #3 cylinder completes its full stroke, opening the check valve and allowing the oil in the #2 cylinder to escape as shown in ■. (■ Shows standing oil.)
Pressure still in front of all cylinders as shown in ■.
■ Blocked by check valve.
Note: Phase 2 requires more pressure than phase 1.



Phase 3
The #2 cylinder completes its full stroke, opening the check valve and allowing the oil in the #1 cylinder to escape to return as shown in ■. (■ Shows standing oil.)
Pressure still in rear of all cylinders as shown in ■.
Note: Phase 3 requires more pressure than phase 2.



Phase 4
When the #1 cylinder completes its stroke, the pressure and return are switched by the switching valve, transferring the pressure to the rear of all cylinders as shown in ■. All cylinders are open to return as shown in ■. All cylinders move to front of trailer together, moving the load.
Note: Phase 4 requires less pressure than phases 1, 2, or 3.

KEITH Mfg.Co. 401 NW Adler, P.O. Box 1, Madras, OR 97741, Tel. 541-475-3802, Fax 541-475-2169, National 800-547-6161

©2005 KEITH Mfg. Co. All Rights Reserved. KEITH, KEITH logo and *WALKING FLOOR* are registered trademarks of KEITH Mfg. Co.
Equipment manufactured by KEITH Mfg. Co. is protected by numerous patents both domestic and foreign.